



GAISA UN TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMS

Gaisa piesārņojums un pārmērīgs troksnis kaitē gan mūsu veselībai, gan apkārtējai videi. Gaisa piesārņojumu galvenokārt rada rūpniecība, transports, enerģijas ražošana un lauksaimniecība. ES gaisa kvalitātes stratēģijas mērķis ir līdz 2020. gadam nodrošināt pilnīgu atbilstību spēkā esošajiem tiesību aktiem gaisa kvalitātes jomā, un tajā ir izvirzīti līdz 2030. gadam sasniedzami ilgtermiņa mērķi. Vides trokšņa direktīva palīdz noteikt trokšņa līmeņus ES un veikt nepieciešamos pasākumus, lai troksni samazinātu līdz pieņemamam līmenim. Atsevišķi tiesību akti reglamentē gaisa un trokšņu piesārņojumu no konkrētiem avotiem.

JURIDISKAIS PAMATS

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191. līdz 193. pants.

VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Gaisa piesārņojums var izraisīt sirds un asinsvadu un elpošanas orgānu slimības, kā arī vēzi, un tas ir galvenais ar vidi saistītais priekšlaicīgas nāves cēlonis ES. Dažas vielas, piemēram, arsēns, kadmijs, niķelis un policikliskie aromātiskie ogļūdeņraži, ir genotoksiskas kancerogēnas vielas, un tāpēc nav iespējams noteikt līmeni, zem kura tās cilvēkiem nerada risku. Gaisa piesārņojums negatīvi ietekmē arī ūdens un augsnes kvalitāti un kaitē ekosistēmām, radot pārmērīgu piesārņojumu ar slāpekli (eitrofikāciju) un skābo lietu. Tādējādi tiek nodarīts kaitējums lauksaimniecībai un mežiem, kā arī iekārtām un ēkām. Gaisa piesārņojumam ir daudzi avoti, bet galvenokārt to rada rūpniecība, transports, enerģijas ražošana un lauksaimniecība. Lai gan gaisa piesārņojums Eiropā pēdējo desmitgažu laikā kopumā ir samazinājies, Savienības ilgtermiņa mērķa, proti, "sasniegt tādas gaisa kvalitātes līmeņus, kam nav būtiskas kaitīgas ietekmes uz cilvēka veselību un vidi", sasniegšana vēl joprojām ir apdraudēta. Gaisa kvalitātes standarti, it īpaši pilsētu teritorijās ("karstajos punktos"), kur dzīvo lielākā daļa Eiropas iedzīvotāju, bieži vien netiek ievēroti. Patlaban vislielākās bažas rada tādi piesārņotāji kā smalkās daļiņas, slāpekļa dioksīdi un piezemes ozons.

Vides trokšņu līmenis pilsētās palielinās, un to galvenokārt rada pieaugošā satiksmes intensitāte, kā arī arvien plašākā rūpnieciskā darbība un izklaides pasākumi. Tiek lēsts, ka apmēram 20 % ES iedzīvotāju ir pakļauti troksnim, kura līmenis tiek uzskatīts par nepieņemamu. Tas var ietekmēt dzīves kvalitāti, kā arī radīt lielu stresu, miega traucējumus un veselības problēmas, piemēram, sirds un asinsvadu slimības. Troksnis ietekmē arī savvaļas dzīvniekus.



SASNIEGUMI CĪNĀ AR GAISA PIESĀRŅOJUMU

Gaisa kvalitāte Eiropā ir ievērojami uzlabojusies kopš 20. gadsimta septiņdesmitajiem gadiem, kad ES pirmoreiz pievērsās šā jautājuma risināšanai. Kopš tā laika ir būtiski samazināta tādu vielu kā sēra dioksīda (SO₂), oglekļa monoksīda (CO), benzola (C₆H₆) un svina (Pb) koncentrācija. ES ir trīs atšķirīgi juridiski mehānismi, kā pārvaldīt gaisa piesārņojumu: noteikt vispārējos gaisa kvalitātes standartus piesārņotāju koncentrācijai apkārtējā gaisā; noteikt valsts kopējās piesārņotāju emisijas robežvērtības un izstrādāt konkrēti katram piesārņojuma avotam paredzētus tiesību aktus, piemēram, rūpniecisko emisiju kontrolei, vai noteikt standartus transportlīdzekļu emisijām, energoefektivitātei vai degvielas kvalitātei. Šos tiesību aktus papildina stratēģijas un pasākumi vides aizsardzības veicināšanai un to integrācijai citās nozarēs.

A. Gaisa kvalitāte

Pamatojoties uz 2005. gadā pieņemtās [Tematiskās stratēģijas par gaisa piesārņojumu](#) mērķiem (līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2000. gadu samazināt sīko daļiņu koncentrāciju par 75 %, piezemes ozona koncentrāciju par 60 % un par 55 % samazināt paskābināšanās un eutrofikācijas apdraudējumu dabiskajai videi), 2008. gada jūnijā stājās spēkā pārstrādāta direktīva par gaisa kvalitāti, kurā tika apvienota lielākā daļa šajā jomā spēkā esošo tiesību aktu. No agrākās gaisa kvalitātes pamatdirektīvas joprojām spēkā ir tikai [ceturtā atvasinātā direktīva](#), kas nosaka mērķvērtības (ne tik stingras kā robežvērtības) arsēnam, kadmijam, niķelim un policikliskajiem aromātiskajiem ogļūdeņražiem.

[Direktīvas 2008/50/EK](#) par gaisa kvalitāti mērķis ir samazināt gaisa piesārņojumu līdz līmeņiem, kas līdz minimumam samazina kaitīgo ietekmi uz cilvēka veselību vai vidi. Šajā sakarībā direktīvā ir paredzēti pasākumi, lai definētu un noteiktu gaisa kvalitātes mērķus (t. i., robežvērtības, kuras ES nedrīkst tikt pārsniegtas) attiecībā uz galvenajiem piesārņotājiem (sēra dioksīdu, slāpekļa dioksīdu, slāpekļa oksīdiem, (smalkajām) suspendētajām daļiņām, svinu, benzolu, oglekļa monoksīdu un ozonu). Dalībvalstīm ir jānosaka zonas un aglomerācijas nolūkā novērtēt un pārvaldīt gaisa kvalitāti, pārraudzīt ilgtermiņa tendences un sniegt šo informāciju sabiedrībai. Vietās, kur gaisa kvalitāte ir laba, tā ir jāsauglabā, bet kur robežvērtības tiek pārsniegtas, – jāveic atbilstīgi pasākumi.

Komisija 2013. gada beigās sāka īstenot programmu “Tīru gaisu Eiropā”, lai sasniegtu divus galvenos mērķus: līdz 2020. gadam nodrošināt spēkā esošo tiesību aktu ievērošanu un sasniegt jaunus gaisa kvalitātes mērķus laika periodā līdz 2030. gadam. Galvenais juridiskais instruments šo mērķu sasniegšanai ir pārskatītā [Direktīva par valstīm noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju apjomu](#), kurā ir noteikta stingrāka valstīm maksimāli pieļaujamā emisija pieciem būtiskākajiem gaisa piesārņotājiem (sēra dioksīdam, slāpekļa oksīdiem, nemetāna gaistošajiem organiskajiem savienojumiem, amonjakam un suspendētajām daļiņām), lai salīdzinājumā ar 2005. gadu samazinātu to kaitīgo ietekmi uz vidi un uz pusi samazinātu ietekmi uz veselību. Direktīvā dalībvalstīm ir noteikta prasība izstrādāt valsts programmas gaisa piesārņojuma kontrolei. Tā arī transponē līdz 2020. gadam paredzētās saistības gāzu emisiju samazināšanas jomā,



ko ES un tās dalībvalstis uzņēmās saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) Konvencijai par pārrobežu gaisa piesārņojumu lielos attālumos pievienoto pārskatīto Gēteborgas protokolu par paskābināšanās, eitrofikācijas un piezemes ozona līmeņa samazināšanu. Šīs programmas ietvaros tika pieņemta arī jauna direktīva, lai samazinātu gaisa piesārņojumu, ko rada [vidējas jaudas sadedzināšanas iekārtas](#), piemēram, iekārtas, ko izmanto elektroenerģijas ražošanai vai mājsaimniecību apkurei.

B. Ceļu transports

Ir pieņemtas vairākas direktīvas nolūkā ierobežot transporta radīto piesārņojumu, nosakot emisijas standartus dažādām transportlīdzekļu kategorijām, piemēram, vieglajiem automobiļiem, vieglajiem kravas automobiļiem, kravas furgoniem, autobusiem un motocikliem, kā arī reglamentējot degvielas kvalitāti. Pašreizējie Euro 5 un Euro 6 emisijas standarti vieglajiem automobiļiem un mikroautobusiem nosaka emisijas robežvērtības vairākiem gaisa piesārņotājiem, jo īpaši slāpekļa oksīdiem un suspendētajām daļiņām. Dalībvalstīm ir jāatsaka tādu transportlīdzekļu (un piesārņojuma kontroles rezerves iekārtu) tipa apstiprināšana, reģistrēšana, pārdošana un ieviešana, kas neatbilst šīm robežvērtībām. Kopš 2017. gada septembra tiek izmantots realitātei atbilstošāks testa cikls un tagad jauniem vieglo automobiļu modeļiem emisijas pārbauda reālos braukšanas apstākļos. Turklāt pastāv [noteikumi](#) par ekspluatācijas atbilstību (kuros noteikts, ka transportlīdzekļiem, kamēr tie ir aprītē, ir jāatbilst standartiem), piesārņojuma kontroles iekārtu ilgzturīgumu, iebūvētām diagnostikas (OBD) sistēmām, degvielas patēriņa mērījumiem un transporta līdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas pieejamību neatkarīgiem uzņēmumiem. Līdzīgi noteikumi ir spēkā attiecībā uz [lielas noslodzes transportlīdzekļiem](#), piemēram, autobusiem un kravas automobiļiem. Nesen ir pieņemta jauna regula par [mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību](#), kas stāsies spēkā no 2020. gada 1. septembra, lai palielinātu tehnisko dienestu kvalitāti un neatkarību un pārbaudītu, vai automobiļi, ko jau izmanto ceļu satiksmē, atbilst prasībām.

C. Citu transportlīdzekļu emisijas

Lai samazinātu gaisa piesārņojumu no kuģiem, kura dēļ katru gadu varētu būt priekšlaicīgi miruši 50 000 cilvēku, ES ir noteikusi robežvērtības [sēra saturam](#) flotes degvielā, ko izmanto, kuģojot pa Eiropas jūrām. Vispārējais sēra līmenis līdz 2020. gadam tiks samazināts no 3,5 % līdz 0,5 % atbilstīgi robežvērtībām, par ko vienojās Starptautiskā Jūrniecības organizācija. No 2015. gada vairākās konkrēti noteiktās sēra emisiju kontroles zonās (SECA), piemēram, Baltijas jūrā, Lamanša jūras šaurumā un Ziemeļjūrā, tiek piemērots vēl stingrāks standarts – 0,1 %. Vēl emisiju standarti ir noteikti [bezceļu mobilajiem agregātiem](#), piemēram, ekskavatoriem, buldozeriem un ķēdes zāģiem, kā arī lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem un atpūtas kuģiem, piemēram sporta laivām.

D. Rūpniecības radītās emisijas

[Rūpniecisko emisiju direktīva](#) (RED) attiecas uz rūpnieciskām darbībām, kas rada ievērojamu Eiropā pastāvošā piesārņojuma daļu. Tā konsolidē un apvieno visas attiecīgās direktīvas (par atkritumu sadedzināšanu, gaistošiem organiskiem savienojumiem, lielām sadedzināšanas iekārtām, piesārņojuma integrētu novēršanu



un kontroli utt.), veidojot vienu saskaņotu tiesību instrumentu, lai veicinātu konkrēto tiesību aktu īstenošanu un līdz minimumam samazinātu dažādu rūpniecisko avotu radīto piesārņojumu. RED ir arī uzskaitītas saistības, kas obligātas visām rūpnieciskajām iekārtām, dots pasākumu saraksts ūdens, gaisa un augsnes piesārņojuma novēršanai, un tā ir pamats rūpniecisko iekārtu ekspluatācijas licenču vai atļauju izdošanai. Pamatojoties uz integrētu pieeju, tajā ir ņemta vērā iekārtas darbības kopējā ietekme uz vidi, cita starpā arī izejvielu izmantošana un energoefektivitāte. Galvenais uzsvars tiek likts uz koncepciju “labākie pieejamie tehniskie paņēmieni”, kā arī elastību, vides inspekcijām un sabiedrības līdzdalību.

SASNIEGUMI SAISTĪBĀ AR TROKŠŅA PIESĀRŅOJUMU

ES pieeja attiecībā uz trokšņa piesārņojumu ir divējāda – pastāv vispārējais satvars trokšņa piesārņojuma līmeņa noteikšanai, kas pieprasa veikt pasākumus gan dalībvalstu, gan ES līmenī, un virkne tiesību aktu attiecībā uz galvenajiem trokšņa avotiem, piemēram, ceļu, gaisa un dzelzceļa satiksmes radīto troksni, troksni no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām.

[Vides trokšņa pamatdirektīvas](#) mērķis ir mazināt vides trokšņa iedarbību, saskaņojot trokšņa indeksus un novērtēšanas metodes, vācot informāciju par trokšņa iedarbību “trokšņu karšu” veidā un nodrošinot šīs informācijas pieejamību sabiedrībai. Pamatojoties uz to, direktīvā ir noteikta prasība dalībvalstīm izstrādāt rīcības plānus, lai risinātu ar troksni saistītas problēmas. Trokšņu kartes un rīcības plāni jāpārskata vismaz reizi piecos gados.

Ar Regulu par [mehānisko transportlīdzekļu trokšņa līmeni](#) ievieš jaunu testēšanas metodi trokšņa emisiju mērīšanai, pazeminot noteiktās trokšņa robežvērtības un tipa apstiprināšanas procedūrā iekļaujot papildu noteikumus par trokšņu emisiju. Citās regulās ir noteikti trokšņu līmeņa ierobežojumi mopēdiem un motocikliem. Šīs regulas papildina citi noteikumu attiecībā uz [riepu rites trokšņa](#) līmeņa testēšanu un ierobežošanu un tā pakāpenisku samazināšanu.

No 2016. gada jūnija uz lidostām, kurās gadā tiek veikti vairāk nekā 50 000 civilu gaisa kuģu lidojumu, attiecas ES noteikumi par [aviācijas radīto troksni](#), un šie noteikumi atbilst Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) izstrādātajai līdzsvarotajai pieejai. Šī pieeja sastāv no četriem pamatelementiem, kas izstrādāti, lai noteiktu visrentablāko veidu, kā novērst lidaparātu radīto troksni katrā konkrētā lidostā: samazinot trokšņu līmeņus to avotā, ieviešot modernus lidaparātus, ilgtspējīgā veidā apsaimniekojot lidostām pieguļošās teritorijas, pieņemot operatīvās procedūras, lai samazinātu trokšņa ietekmi uz zemes, un vajadzības gadījumā ieviešot ekspluatācijas ierobežojumus, piemēram nakts lidojumu aizliegumu.

Saistībā ar [dzelzceļa savstarpējas izmantojamības direktīvu](#) [savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā](#) (SITS) attiecībā uz troksni ir noteikti maksimālie līmeņi troksnim, ko var radīt jauni (parastie) dzelzceļa transportlīdzekļi. [Regulā attiecībā uz maksas iekasēšanu par trokšņa ietekmi](#) ir paredzēti stimuli modernizēt kravas vagonus, aprīkojot tos ar klusākiem kompozītmateriālu bremžu klučiem.



Lielas rūpniecības un lauksaimniecības iekārtas, uz kurām attiecas Rūpniecisko emisiju direktīva, var saņemt atļaujas, ja kā atsauce ir izmantoti labākie pieejamie tehniskie risinājumi (*BAT*). Tiek reglamentēts arī celtniecības iekārtu (piemēram, ekskavatoru, kraušanas ierīču, zemes rakšanas mašīnu un torņceltņu), kā arī atpūtas kuģu vai brīvā dabā izmantojamu iekārtu emitētais troksnis.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlamentam ir bijusi izšķirīga loma progresīvas vides politikas formulēšanā, lai cīnītos pret gaisa un trokšņa piesārņojumu.

Piemēram, Parlamenta deputāti nobalsoja par to, lai līdz 2020. gadam radikāli samazinātu kaitīgā sēra satura līmeni flotes degvielās no 3,5 % līdz 0,5 % un sekmīgi atvairīja centienus pagarināt šo termiņu par pieciem gadiem. Saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas ieteikumiem Parlaments arī aicināja ieviest stingrākus gaisa kvalitātes noteikumus, jo īpaši attiecībā uz smalkajām daļiņām. Pēc tam, kad ASV tika konstatēts, ka *Volkswagen* grupa ir izmantojusi testus maldinošu programmatūru, lai samazinātu NO_x emisiju rādītājus, Parlaments izveidoja pagaidu izmeklēšanas komiteju saistībā ar emisiju mērījumiem autobūves nozarē (*EMIS*) nolūkā izskatīt šo jautājumu. Savā nobeiguma ziņojumā tas aicina saukt pie atbildības dalībvalstis un automobiļu ražotājus un mudina tos modernizēt vai izņemt no tirgus ļoti piesārņojošus automobiļus.

Parlaments ir atkārtoti uzsvēris vajadzību turpināt samazināt robežvērtības un uzlabot mērīšanas procedūras attiecībā uz vides troksni. Tas pieprasīja noteikt ES mēroga vērtības troksnim lidostu apkārtnē, kā arī paplašināt trokšņa samazināšanas pasākumu jomu, attiecinot tos arī uz militārajām zemskaņas reaktīvajām lidmašīnām. Turklāt tas ir apstiprinājis pakāpenisku jauno trokšņa robežvērtību ieviešanu vieglajiem automobiļiem un sekmīgi iestājies par tādu marķējumu ieviešanu, kas informē patērētājus par trokšņa līmeņiem, līdzīgi kā tas tiek darīts atbilstoši esošajām sistēmām degvielas efektivitātes, riepju rītes trokšņa un CO₂ emisiju jomā.

Tina Ohliger
05/2019

